

ANEXO 5.7 - ASPECTOS HISTÓRICOS E CULTURAIS

No momento em que se discute os 500 anos de ocupação européia em terras brasileiras, é importante voltar a atenção a Serra da Bocaina — região palco do início do processo de interiorização pelo centro-sul da colônia. Pelas Trilhas dos Guaianás, por volta de 1.530, caminhou a Entrada de Pero Lopes de Sousa, composta pela tripulação de uma das três primeiras expedições exploratórias de Martim Afonso de Sousa (Magalhães, 1.978). Também passaram os bandeirantes buscando as riquezas das minas e trazendo o ouro e pedras preciosas para serem exportadas, a partir do século XVIII, pelo porto de Paraty. Nestas trilhas, primeiro a cana-de-açúcar e depois o café se expandiram pelo vale do rio Paraíba. Por elas desceram as tropas com as primeiras sacas destes produtos paulistas e mineiros para a exportação, no porto de Paraty e do Rio de Janeiro.

Até o início do século XIX, a região da Bocaina era cortada por várias trilhas de intenso tráfego de viajantes e tropas, sendo as estradas principais a Paraty-Cunha-Guaratinguetá e a de Mambucaba-Areias-São José do Barreiro. Nos séculos XVIII e XIX, outros caminhos se formam no processo de interiorização: o Caminho Novo, Rio-Petrópolis - Juiz de Fora; o Caminho do Mar, seguindo as trilhas dos índios do planalto ao litoral paulista; e a denominada Estrada dos Tropeiros que passando pelo vale do Paraíba serviria de eixo de expansão do café para aquela região.

Localizado no eixo das duas maiores metrópoles brasileiras — São Paulo e Rio de Janeiro — o Parque Nacional da Serra da Bocaina (PNSB) localiza-se na principal área de expansão das redes de interiorização territorial do centro-sul brasileiro, entre dois eixos — a Dutra e a Rio-Santos.

A historiografia da ocupação do território brasileiro é marcada pelo conceito americano de *moving frontier*, desenvolvido por Turner no século XIX. Este conceito pauta-se pela imagem da ocupação das fronteiras internas do país, anexando terras ao território do país, de leste para oeste, num movimento contínuo da fronteira flutuante. Para esta historiografia os paulistas bandeirantes terão um papel fundamental. Eles serão apresentados como os primeiros pioneiros e conquistadores de nossa hinterlândia: primeiro um ciclo despovoador, dispersando a população pelo interior à caça de índios; segundo um ciclo povoador em direção ao nordeste, na retaguarda dos engenhos, e ao sul colonizando e criando gado. O apogeu do ciclo repovoador, de acordo com Roberto C. Simonsen foi o grande fluxo minerador. Tanto os caminhos do gado, quanto os da açúcar ou das minas se fizeram sobre as trilhas dos índios bem conhecidas dos bandeirantes: estes foram os primeiros caminhos do Brasil português.

A.5.7.1 RESGATE DO MEIO HISTÓRICO

A ocupação do território brasileiro foi, em um primeiro momento, litorânea para, a partir do século XVIII, adentrar o território formando uma rede urbana e de ocupação do campo, numa formação dendrítica – do litoral para o interior. Nos séculos XVI e XVII, as primeiras redes de ocupação ocorrerão no nordeste açucareiro. No século XVIII, com a descoberta do ouro no interior, o eixo de ocupação se desloca para o sul ocasionando inclusive a mudança da capital de Salvador para o Rio de Janeiro. O desmembramento dos territórios de São Paulo-Minas do Rio de Janeiro com a constituição de governos independentes

ocorre após o conflito da Guerra dos Emboabas em 1.709. Assim escreve Saint-Hilaire:

"Apressou-se Albuquerque em relatar a seu governo o que acabava de se dar [a Guerra dos Emboabas]. O ministério português compreendeu que um só homem não podia governar a imensa região que vai da foz do Parahyba até as colônias hespanholas e do Oceano às nascentes do Arassuahy; desmembrou da província do Rio de Janeiro os territórios de São Paulo e Minas, e d'este constituiu um governo a parte (9 de novembro de 1.709)". (Saint-Hilaire, 1.922)

Na busca do controle sobre a colônia a Coroa Portuguesa reverteu o processo. De acordo com Pasquale Petrone:

"(...) entre 1.710 e 1.730, o sistema [o Caminho do Mar] atinge o auge, embora a construção do Caminho Novo de Garcia Rodrigues Paes entre o Rio de Janeiro e as Minas Gerais tenha introduzido um novo fator no sistema. Nessa época aparte correspondente a Minas Gerais era palco de uma competição entre as portas de Santos, Rio de Janeiro e Salvador, enquanto Goiás e Mato Grosso voltavam-se para Santos. A terceira fase, que na prática se prolonga até a década de 1.760, marca um período de relativa decadência do sistema em relação a Santos; é a fase em que a própria capitania de São Paulo desaparece porque unida à do Rio de Janeiro. Então as Minas Gerais encontram-se voltadas nitidamente para a Guanabara, integrando-se em um sistema que vingou até os dias atuais". (Petrone, 1.965)

➤ **Escoamento das Primeiras Riquezas**

Pela região da Bocaina passaram as primeiras entradas exploratórias advindas das expedições de colonização do Brasil, começando os primeiros confrontos com os índios e o processo de extermínio de nações inteiras. Elas seguiam as trilhas abertas pelos índios caçando-os como mercadorias de valor para o mercado de mão-de-obra. Os protestos da Igreja Católica levaram à proibição desta atividade. A tutela indígena passou às mãos dos jesuítas, privilégio que perderam com as Leis Pombalinas, no século XVIII.

"A mais antiga Bandeira conhecida, deste gênero, foi a em que tomou Padre Anchieta, como intérprete, contra os silvícolas do Anhembi, em 1.561, seguindo-se-lhe a chefiada por João Ramalho, em 1.562, contra os índios do Paraíba. Depois destas, sabe-se que, no governo de Jerônimo Leitão (*)², o qual como vimos no capítulo anterior, exerceu o capitánato mor de São Vicente e São Paulo por 17 anos, de 1.579 a 1.592, lhe requereram os oficiais da Câmara em nome do povo, fizesse a guerra aos Carijós, Tupinaés Tupiniquins, tendo-a ele empreendido pessoalmente, depois de algumas hesitações, dissipadas ante protestos enérgicos e sérias ameaças. (...)".

"Os Jesuítas, que já antes, principalmente em 1.593, em vão tentaram obter essas bandeiras, obtiveram em 1.595 uma lei da metrópole, pela qual se vedava em todo e qualquer caso o cativamento dos índios. Esse mandamento legal, porém, não foi cumprido." (Magalhães, 1.978)

² Jerônimo Leitão, em 1.574-1.475, auxiliara na jugulação dos Tamoios, determinada pelo governador Antonio Salema, qual se vê na ' Informação do Brasil e Suas Capitânias'. (Ver. Do Inst. Hist. Geogr. Do Bras. VI, 415), escrita em 1.584, e onde se lê: - '...cô favor da capitania de São Vicente da qual veo o capitão Jmº Leitão, cô a maior parte dos portugueses e índios xpaos (cristãos) e gentios, e cô esta ajuda cometeu a empresa e acabou de destruir a nações dos Tamoyos'

As incursões dos paulistas pelo interior levou a descoberta de ouro. Esta descoberta gerou um grande fluxo migratório para a região. A Coroa Portuguesa iria buscar, sem muito sucesso, mecanismos de controle da área, inclusive instalando postos de fiscalização nos caminhos. O chamado Caminho Velho era composto por trechos dos caminhos para as minas e trechos dos caminhos do gado, o qual se compunha também de trajetos usados pelos administradores da colônia. As estradas Cunha-Paraty-Guaratinguetá e a Mambucaba-Areias-São José do Barreiro, assim como outras trilhas que passam pelo Parque Nacional da Serra da Bocaina, fazem parte desta primeira rede de interiorização e territorialização do Brasil.

De Paraty, segundo relatos do século XVI, parte a chamada Trilha dos Guaianás. A entrada feita, em 1.597, por Salvador Correia de Sá, Governador, pela segunda vez, do Rio de Janeiro foi uma expedição com os guaianás contra os tamoios, aliados dos franceses invasores. A Trilha dos Guaianás é assim descrita em vários relatos:

"(...) a tropa, entrando pelo caminho dos guaianases, isto é, por Paraty, galgou a Serra do Mar, atravessou os campos de Cunha, transpôs o Paraibuna, alcançando as margens do Paraíba entre São José do Campos e Pindamonhagaba; daí, dobrando a Mantiqueira, chegou até ao rio Sapucaí ou ao rio Verde; desse ponto o grosso da expedição retornou ao Rio de Janeiro [descendo o restante na direção do Paraná]." (Magalhães, 1.978)

➤ **A Vila de Angra dos Reis**

Angra dos Reis torna-se vila em 1.608. A sua localização privilegiada na rota marítima e comercial entre as vilas de São Vicente e São Sebastião do Rio de Janeiro induz seu crescimento, entre 1.601 e 1.700. Com a expansão do comércio realizado a partir da vila vizinha de Paraty o movimento de seu porto decaiu. O período de ocupação desta área data desde o século XVI, e sua inclusão ou exclusão faz parte do processo de territorialização do centro-sul.

"No sul, além de São Vicente e de São José da Borda do Campo, onde havia se localizado João Ramalho com seus muitos descendentes mamelucos, repontara apenas Santos, fundada por Brás Cubas, 1.536, e que já era legalmente vila em 1.546 (...); e no quinhão de setentrional de Martim Afonso de Sousa, incorporado à Coroa logo após a fundação da cidade do Rio de Janeiro, havia apenas progredido Paraty, Angra dos Reis (já feita vila em 1.608) e Cabo Frio, devida principalmente aos entrelopos franceses." (Magalhães, 1.978)

➤ **A Vila de Ubatuba**

Toda a região sob o domínio dos paulistas — a Capitânia de São Vicente, que do litoral adentra o interior até onde chegaram os bandeirantes, passa um longo período, aproximadamente 200 anos, sem a pressão do exclusivo metropolitano, que obriga toda a colônia a exercer atividades comerciais exclusivas com a Metrópole Portuguesa. Esta situação permite a proliferação de uma produção agrícola para comercialização dentro da Capitânia. Desta situação privilegia-se a região do litoral norte paulista. Ubatuba, elevada a vila em 1.637, cresce sua produção açucareira do século XVI até o XVIII. Todavia as condições climáticas e geográficas da região mantêm incipiente a produção. De acordo com Pasquale Petrone:

"Considerando-se as técnicas de utilização do solo vigentes no quinhentismo, assim como os sistemas agrícolas, torna-se possível compreender como, em

termos de espaço agrícola potencial a Baixada Santista não pudesse oferecer condições muito favoráveis. Os espaços agricultáveis deveriam resultar de um processo seletivo que descarta-se brejos e manguezais, vertentes íngremes de morros e da serra, assim como as praias recentes e, provavelmente, grande parte das praias antigas. Mesmo em termos de exigências de lavouras quinhentistas, os espaços agricultáveis devem ser considerados exíguos" (Petrone, 1.965).

A ascensão do ouro à principal produto de exportação intensifica a criação de vilas e de uma rede de trilhas de escoamento e abastecimento das áreas de mineração. Somente no Período Pombalino a ligação com o Rio de Janeiro se consolidou com a imposição de uma maior fiscalização para a cobrança dos impostos à Coroa: há um recrudescimento do exclusivo metropolitano sobre a colônia. Esse processo de fiscalização intensa irá prejudicar a produção para comercialização local, se não coibi-la. Sobre a decadência do litoral norte paulista, Pasquale Petrone escreve:

"(...) algumas medidas tomadas por iniciativas de governadores contribuíram para valorizar o caminho para Santos. A propósito de uma dessas iniciativas, eis quanto nos diz CASTRO E MENDONÇA: Bernardo José de Lorena, 'entrando para esta Capitania no anno de 1.788 logo no anno seguinte prohibio — não sei com que autoridade — a exportação dos generos, que não fosse feita para Lisboa, onde os pequenos Negociantes desta Capitania não tinham nem Crédito, nem correspondência, e o que mais hé fazendo vir ao Porto de Santos os generos das Villas do Norte, que costumavão ter no seu proprio porto huma excellente venda. O que daqui rezultou foi reduzirem-se os Engenhos de S.Sebastião de 25 que havia no anno de 1.788 a 6 ficando por consequencia arruinada aquella Villa, que pela bondade de seus effeitos podia ser a mais opulenta da Capitania. A Villa de Ubatuba, sendo participante de igual desgraça, porque de 14 engenhos, que tinha no Anno de 1.788, apenas se conservarão 5 no anno de 1.797, veio a soffrer mais pessimas consequencias desta restrição por se achar muito no principio o seu commercio" (Petrone, 1.965).

➤ **A Vila de Paraty**

Paraty é uma localidade importante para as tribos indígenas, que para lá afluíram atraídas pelas condições geográficas e abundância de pescado. O vocábulo paraty é denominação indígena para uma espécie de peixe abundante na região.

A colonização a partir de São Vicente em direção ao norte leva os colonos às margens do rio Perequê-açu onde se fixam em uma elevação próxima construindo o núcleo original de Paraty. No século XVII, este povoado é transferido para a margem esquerda do rio Patitiba, sendo elevado a vila em 1.660. No final do século esta pequena vila conta com menos de 50 casas de taipa cobertas com palha distribuídas dispersamente nas ilhas. Não existindo cais, os embarques eram realizados nas praias e nas margens dos rios próximos.

A proibição da exploração da mão-de-obra indígena levou os bandeirantes a seguir a pista do minério, até que encontraram o eldorado, com ouro e diamantes em abundância. A descoberta do minério e a escravidão africana sob a supervisão da Metrópole Portuguesa carregaram toneladas de minérios descendo por trilhas — o Caminho Velho — para o porto de Paraty. A região da

Serra da Bocaina cortada por várias dessas trilhas tem a estrada Paraty-Cunha como uma espécie de boca do funil.

Em 1.724, com a denominação de Nossa Senhora da Conceição Francisco Cunha Menezes funda um local de pouso da Trilha dos Guaianás. A localidade tornou-se distrito em 1.736 e freguesia em 1.738. Foi elevada a vila em 1.785, passando a se chamar Cunha. Esta cidade irá se constituir em um dos principais entrepostos ligados ao porto de Paraty.

Paraty assume uma posição estratégica com a definição da Trilha dos Guaianás, através da Garganta do Embú (Lorena), como uma das principais vias de penetração das Bandeiras em busca do ouro.

"Com a descoberta do ouro desenvolveu-se um gigantesco processo migratório do país, principalmente externo. Significativa parcela deste fluxo chegado ao Rio de Janeiro passou forçosamente por Paraty, que exercia então a função de entreposto regional. Sua zona de influência abrangia Taubaté, Guaratinguetá, Pindamonhagaba, Jacareí e vilas mineiras. Em 1.726 foi ordenada a construção de um cais flanqueado que podia também servir de defesa. Em 1.728 o antigo caminho dos Guaianás, ampliado, dava passagem para homens e animais de carga.

O crescimento da vila, na primeira metade do século XVIII, indica claramente um período de grande florescimento econômico confirmado pela realização de importantes obras, tais como balizamento da vila em 1.719 e 1.726, a retomada das obras da Matriz em 1.709 e sua conclusão em 1.712, o início da construção da Igreja de Santa Rita em 1.722, a construção do cais em 1.726, construção da Igreja de Nossa Senhora da Conceição em Parati-Mirim em 1.720 e a construção da Igreja de Nossa Senhora do Rosário em 1.725. Em 1.746 a população urbana e rural atingia aproximadamente 3.000 habitantes.

Com a demanda de gêneros de primeira necessidade para a população dedicada às lavras na região do ouro, Paraty passou de simples entreposto distribuidor a centro produtor e exportador de gêneros alimentícios para as Minas Gerais e, posteriormente, para a cidade do Rio de Janeiro, promovida a sede do novo Vice-Reinado em 1.773" (Prefeitura Municipal de Paraty e IBAMA, 1.992)

➤ **Zelo da Coroa**

A Coroa Portuguesa zelava pelas riquezas da colônia. Em 1.703, é instalada na vila de Paraty uma Casa de Fundição, onde todo o ouro extraído nas minas é obrigatoriamente recolhido, sendo deduzido o quinto destinado à Coroa.

André Antonio Antonil (João Antonio Andreoni, S.J.), que era da Companhia de Jesus veio ao Brasil a convite de Padre Antônio Vieira, chegando aos trinta e dois anos em 1.681, faleceu em Salvador em 1.716, foi Reitor do Colégio dos Jesuítas e o do Provincial do Brasil. Escreveu um livro sobre a vida e as riquezas brasileiras no início do século XVIII. A Coroa que não gostou da divulgação de suas riquezas recolheu a edição por Ordem Régia. Neste livro ao falar sobre a opulência da sociedade das minas ele fala das estradas. No Roteiro do Caminho Velho da Cidade do Rio de Janeiro para as minas gerais dos cataguás e do rio das Velhas, escreve:

"Em menos de trinta dias, marchando de sol a sol, podem chegar os que partem da cidade do Rio de Janeiro às minas gerais, porém raras vezes sucede

de poderem seguir esta marcha, por ser o caminho mais áspero, que o dos paulistas. E, por relação de quem andou por ele em companhia do governador Artur de Sá, é o seguinte. Partindo aos 23 de Agosto da cidade do Rio de Janeiro foram a Paraty. De Paraty a Taubaté. De Taubaté a Pindamonhangaba. De Pindamonhangaba a Guaratinguetá. De Guaratinguetá às roças de Garcia Rodrigues. Das roças ao Ribeirão. E do Ribeirão, com oito dias mais de sol a sol, chegaram ao rio das Velhas aos 29 de novembro, havendo parado no caminho oito dias em Paraty, dezoito em Taubaté, dous em Guaratinguetá, dous nas roças de Garcia Rodrigues e vinte e seis no Ribeirão. Que por todos são cinqüenta e seis dias. E, tirando estes de noventa e nove, que se contam desde 23 de agosto até 29 de novembro, vieram gastar neste caminho não mais que quarenta e três dias." (Antonil, 1.982)

A Coroa Portuguesa, ao estabelecer mecanismos de controle de escoamento de suas riquezas na segunda metade do século XVIII, consolida três caminhos ligados às minas com a instalação de postos de fiscalização. Das várias trilhas do Caminho Velho é mantida a trilha Paraty-Cunha-Guaratinguetá e o chamado Caminho Novo do Rio de Janeiro-Serra de Petrópolis-Juiz de Fora. Esta medida, entretanto mal chegou a coibir o escoamento do minério, em contrabando, através das muitas trilhas existentes entre o sertão e o mar. Acredita-se que, nesta época, o porto de Angra dos Reis é uma das rotas de contrabando, pois passa a demonstrar um enriquecimento como na construção do Convento de São Bernardino de Sena (1.753-1.763).

➤ A Formação da Rede Urbana

A forte fiscalização pela Coroa Portuguesa não implica em um fator de decadência para a região da Baía de Ilha Grande. No final do século XVIII, Angra dos Reis e Mambucaba destacam-se pela pesca da baleia branca, que é exterminada. Lavouras de milho, mandioca, legumes e cana-de-açúcar proliferam,. Paraty com a valorização do açúcar instala vários engenhos e engenhocas³. A complexa rede de rios e canais navegáveis facilitou o transporte da produção para o porto exportador. Paraty conta com uma população de 10000 habitantes.

"Paraty já era uma vila de tamanho considerável, florescente e famosa. Demarcada e balizada desde o primeiro quartel do século, cresceu obedecendo a um traçado rígido que lhe proporcionou ruas bem delineadas, retamente entrecruzadas, quase todas calçadas. Somava várias centenas de casas térreas com paredes de pedra e cal, de pau-a-pique ou estuque, e dezenas de sobrados". (Prefeitura Municipal de Paraty e IBAMA, 1.992)

No início do século XIX, a vinda da Família Real muda o status da colônia eliminando o exclusivo metropolitano com a abertura dos portos ao comércio e o incentivo da vinda de artistas e naturalistas que passarão a perscrutar o território a partir do mar para o interior fazendo um inventário de fauna, flora, relevo e atividades sócio-econômicas. Uma destas primeiras expedições, a de Spix e Martius, entre 1.817 e 1.820, descreve o trajeto para São Paulo passando pelos contrafortes da Serra da Bocaina:

"A estrada, cuidadosamente aplanada, segue quase em linha reta a sudoeste até uma ponte onde está instalado um Registro Real para controle dos viajantes entre Rio de Janeiro e São Paulo, especialmente para impedir o contrabando de pó de ouro do interior para a costa. A região é aberta, plana, regada por

³ com 250 engenhos instalados na região, Paraty se torna sinônimo de cachaça.

muitos riachos e lagoas, e é limitada ao sul e a oeste pela Serra do Mar, que corre em maior ou menor distância do mar e destaca para aqui uma ramificação quase na direção de oeste para leste, a qual, sob o nome de Serra da Ilha Grande, se estende até a Baía de Angra dos Reis, e cuja continuação forma o núcleo da Ilha Grande. (...).

"Esta segunda serra, de cujos vales ao norte correm duas principais nascentes do Paraíba, o Paraitinga e o Turvo, como a primeira inteiramente de granito, que em alguns pontos se transforma em gnaíse, por meio de fraturas lameliformes. Em alguns lugares, antes de chegar à freguesia de Bananal, encostada num outeiro, indicava a montanha uma inclinação de camada entre 3° e 4°, numa inclinação de 30°. O granito contava aqui de muita mica cinzenta e prateada e de feldspato branco ou avermelhado. Estas regiões embora escassamente povoadas, parecem, entretanto, mais ativamente cultivadas do que as que haviam percorrido.(...)

Ao sul de Bananal, ainda algumas serras, quase paralelas entre si e todas cobertas de densas matas, correm de oeste para o oceano. As primeiras dessas serras, de contorno mais arredondado e de feição agradável, entre as quais se rasgam alguns luminosos vales com lagoas e campinas luxuriantes, subimo-las em dois dias de marcha. Nota-se por toda parte o mesmo tipo de montanhas, um granito de grão muito grosseiro com muita mica cinzenta e branco prateada. Nos vales, estabeleceram-se diversos colonos, às margens de pequenos regatos, cujas roças de milho muito extensas apresentavam, nestas regiões solitárias, os primeiros vestígios de cultura. A terceira lombada, Morro Formoso, faz lembrar, pela forma mais audaz, de maciços maiores, mais espaçados e angulosos, a das montanhas em torno do Rio de Janeiro, e marca o limite entre a capitania do Rio de Janeiro e a de São Paulo. Ao longo do caminho, que com muitas curvas segue para S.S.O. nas montanhas aparecem em muitos pontos granito com mica de folhelho grosseiro, muito ferruginoso e nele inclinam-se pequenos veios de hematita em segundo grau do compasso dos mineiros, com angulo muito forte de declinação" (Spix e Martius, 1.981).

Além da constituição das vias terrestres de interiorização, dois aspectos podemos extrair dos relatos de época dos viajantes: em primeiro lugar, a formação de uma população local nas regiões de relevo mais suaves no trajeto do litoral ao planalto da Bocaina e daí ao planalto do Paraíba, constituída de famílias esparsamente distribuídas em pequenas propriedades com uma produção variada — milho, tabaco e até, chá e linho; em segundo lugar, chama a atenção o papel preponderante das tropas para o transporte, assim como dos pousos (ranchos) destas como lugar de fixação e de formação de um núcleo urbano. Estes dois fatores marcaram a cultura local, pois o caipira e o tropeiro ainda hoje são figuras representativas da região.

"Os primeiros povoadores levantavam e abandonavam continuamente rancharias, à medida que as lavras eram descobertas e se esgotavam. Mas prontamente se nuclearam, em princípio nos pousos mais próximos, onde se instalava uma venda que depois se tornava estalagem e armazém. Ali todos compraram ferramentas e utensílios, sal, pólvora, panos, mantimentos e pinga, pagando tudo em onças de ouro em pó, que era a moeda da terra. Essa riqueza atraiu negociantes importadores; comboieiros que tangiam escravos desde a costa, acorrentados uns aos outros; tropeiros que transportavam a lombo de burro, através de centenas de léguas, toda a sorte de mercadoria. Alguns daqueles pousos se estabilizaram, tornado-se arraiais e vilas capazes de prover, além das mercadorias, também as necessidades da religião e da

justiça da população. Assim se constitui, com extraordinária rapidez, a base do que viria a ser uma vasta e próspera rede urbana.” (Ribeiro, 1.995)

Vilas vão se consolidando na região. Da Baía de Ilha Grande, caminhos levam para Bananal, tanto pelo vale do rio Bracuí quanto pelo do rio Mambucaba. Esta última articula navegação fluvial e terrestre atravessando a Serra da Bocaina em direção a Areias, que serve de pouso entre as Terras de Guaipará (Lorena/SP) e as de Campo Alegre (Rezende/RJ) no trajeto entre as cidade de São Paulo e Rio de Janeiro. Areias prospera com as fazendas de café onde se multiplicaram os sobrados de estilo colonial. O aumento da riqueza agrícola leva a vila a categoria de cidade em 1.857, sendo elevada a Comarca em 1.873. Saint-Hilaire em seu relato sobre a sua segunda viagem a São Paulo, em 1.822, descreve os cafezais que vê em Areias e as condições econômicas da região:

"A poucos menos de légua da casa do capitão-mor, fica a cidadezinha de Areias, situada num vale entre dois morros cobertos de mato. Pareceu-me inteiramente nova e compõe-se unicamente de duas ruas paralelas, cuja principal é atravessada pela estrada em todo o comprimento. A igreja é bem grande e construída de taipa e não caiada. O capitão-mor, também tem casa na cidade, onde fui visitá-lo, sendo muito bem recebido. Segundo o que me informaram ele, o filho e outras pessoas, a cultura do café é inteiramente nova nesta região e já enriqueceu muita gente.

Tiram-se mudas dos velhos cafézais. (...) Não se podam as árvores, contentam-se os lavradores em descoroa-las para impedir que cresçam muito. (...)

[Em uma venda de um francês do Haiti sabe que] adquire café aqui para revender no Rio de Janeiro e a venda oferece-lhe meios de comprá-lo barato. Particulares de poucos recursos, negros, mulatos, abastecem-se de gêneros na sua venda, não o pagam e exoneram-se dando-lhe na época da colheita café por muito bom preço. (...)

(...)Perguntei ao francês a quem me referi ontem, em que empregavam o dinheiro. 'O sr. Pode ver, respondeu-me, que não é construindo boas casas e mobiliando-as. Comeme arroz e feijão. Vestuário também lhes custa pouco, nada gastam também com a educação dos filhos que se entorpecem na ignorância, são inteiramente alheios aos prazeres da convivência, mas é o café o que lhes traz dinheiro. Não se pode colher café senão com negros; é pois comprando negros que gastam tôdas as rendas e o aumento da fortuna se presta muito mais para lhes satisfazer a vaidade do que para lhes aumentar o conforto'. (...)

(...) é impossível que não saiba na zona quantos negros possuem e pés de café. Impertigam-se satisfazem-se às instigações íntimas e vivem contentes conquanto não difiram realmente senão pela vanglória da fama, dos pobres que vegetam a pequena distância de suas casas.” (Saint-Hilaire, 1.974)

ão José do Barreiro é também um pouso de tropa, mas por ser uma região alagadiça obriga a longas estadas durante o período chuvoso. Com o tempo surgem ranchos de descanso para os tropeiros, que passam a denominá-lo de Barreiro. Sua fertilidade de solo e a proximidade com os portos de Mambucaba e Paraty atraíram migrantes. No século XVIII, o café torna-se a riqueza da região. São José do Barreiro é elevada a cidade em 1.859. Nas suas viagens Saint-Hilaire aporta na maior plantação da região e a única com sede em

sobrado — a Fazenda Pau D'Alho, pernoitando em seu rancho. Assim relata os inconvenientes de estada em um rancho:

"Cheguei ao rancho com muito forte dor de cabeça; outras tropas já aí haviam tomado lugar. O sol desferia raios na área que nos fora reservada, acabando por me incomodar sèriamente. A fumaça dos fogos acesos pelas tropas, cegava-me, o vento me dispersava os papéis e eu me via obrigado a enxotar a cada momento cães, porcos e galinhas. Nunca senti tanto os inconvenientes dos ranchos." (Saint-Hilaire, 1.974)

Continuando viagem Saint-Hilaire obtêm informações sobre a Vila de Cunha: a estrada que por ali passa acabara de receber uma barreira de fiscalização já que de Guaratinguetá vem vários gêneros para Paraty e Rio de Janeiro; as suas terras baixas não são adequadas para açúcar e café, mas o milho é abundante.

A 5.7.2 SURGE A FERROVIA SEGUINDO O CAFÉ...

Em 1.775, a capitania paulista tem reduzido seu território ao dos atuais estado de São Paulo e Paraná, perdendo, em 1.853 durante o Segundo Reinado, o território paranaense com a marcha cafeeira para o oeste . A passagem do café pelo estado de São Paulo, como aponta Sérgio Milliet, traz repercussões na demografia das zonas percorridas sendo elemento marcante no processo de estruturação da economia paulista. No início do século XIX toda a vida econômica da província gira em torno do ouro verde.

"(...) dele tudo emana e a ele tudo se destina: homens, animais, máquinas. A terra cansada que ele abandona se despoeva, empobrece, definha; a terra virgem que ele deflora logo se emprenha de vida ativa, enriquece, progride. O fenômeno é visível a olho nu. Não é necessário ser historiador, economista ou sociólogo para observá-lo. E talvez por isso mesmo, por ser nos tão familiar, não desperte o interesse de nossos estudiosos." (Milliet, 1.938)

A região da Serra da Bocaina que, no período do ouro e da cana-de-açúcar, é cortada transversalmente pelas trilhas de ligação entre as minas e a Baía de Ilha Grande, estabelece com a expansão do café pelo vale do rio Paraíba — da sua foz para a nascente — uma nova solução de continuidade longitudinal ao Planalto da Bocaina. Neste processo a Baía de Ilha Grande vê diminuída, progressivamente, sua importância como escoadouro da produção. Apesar da inserção da região no mercado internacional o transporte terrestre por suas trilhas mantêm as características do período colonial — o dorso das bestas de carga.

"Adolfo Pinto informa que na estrada ligando Ubatuba ao sul de Minas transitavam cerca de 60 000 animais de carga [por ano], transportando um milhão de arrobas (15 000 toneladas) de gêneros de exportação e importação. (...) O professor Pierre Deffontaines afirma que a circulação de animais de carga foi tão intensa que era uma indústria frutuosa a apanha de ferraduras perdidas pelos burros. Mas, o país havia atingido um ponto de desenvolvimento econômico em que esta situação não podia perdurar. Chegara o momento em que a atualização dos meios de transporte se tornava imperativo inadiável. Grandes cargas reclamavam transporte a grandes distâncias, oferecendo a necessária motivação para a implantação das estradas de ferro" (...). (Coimbra, 1.974)

Por volta de 1.828 a cultura do café começa a se sobrepor à da cana-de-açúcar no vale do rio Paraíba fluminense e daí para o paulista e o Planalto da Bocaina (Tabela A.45). A transmigração da cultura de café através dos vales e colinas junto a Mantiqueira intensifica-se desde os anos 20 do século XIX. Nesta região, o café é plantado em um volume muito maior que na chamada Zona Ocidental. Em 1.836 o grande centro de produção cafeeira é o vale do Paraíba e o Planalto da Bocaina — norte do estado de São Paulo, principalmente as cidades de Areias, Silveiras, Bananal (Matos, 1.974). Sua produção, em 1.838, é da ordem de 423.733 arrobas segundo Mal Müller⁴, citado em Matos (1.974) (Tabela A.46).

TABELA A.49 - Número de Propriedades Rurais no Vale do Rio Paraíba do Sul em 1.835.

Município	Fazendas de Café	Engenhos – Destilarias de Aguardente
Areias	238	12
Bananal	82	8
Guaratinguetá	40	3
Jacareí	64	20
Lorena	62	9
Mogi das Cruzes	38	8
Pindamonhangaba	79	1
Taubaté	86	1

Fonte: Carvalho e Costa (1.996)

TABELA A.50 - Produção Cafeeira da Região do Vale do Paraíba do Sul em 1.838.

Município	Arrobas de Café
Areias	102.707
Bananal	64.822
Cunha	50
Jacareí	54.004
Lorena	33.649
Mogi das Cruzes	11.237
Paraibuna	23.322
Pindamonhangaba	62.628
São José dos Campos	9.015
São Luis do Paraitinga	16.200
Taubaté	23.607

Fonte: Matos (1.974)

➤ As Populações da Região

A mão-de-obra escrava que fez a riqueza do nordeste brasileiro e das Minas torna-se ainda mais necessária com o surto cafeeiro. O recrudescimento da escravidão com o aumento da demanda de negros, leva também ao crescimento do tráfico, apesar de todas as pressões internacionais e restrições que vinham acontecendo desde o início do século XIX. As primeiras fazendas de café do norte paulista já são ameaçadas sobre o sistema escravista em que até o momento assentara toda a economia brasileira. Nas décadas de 1.850 e 1.860, esta região atinge o auge de sua produção cafeeira contando para tanto com uma grande população de escravos (Tabela A.47).

⁴ Daniel Pedro Müller, Marcheval-de-Campo, executor de várias obras na cidade de São Paulo além de elaborar o quadro estatístico, sob a encomenda do governo provincial paulista. “*Seu quadro estatístico*” foi publicado em 1.838 e resultou num dos trabalhos mais completo no campo da estatística, tanto mais quanto sabemos da precariedade das fontes desta natureza, quer para o período colonial ou mesmo para o Brasil independente.” (Matos 1.934, p. 38). O primeiro recenseamento de âmbito nacional só acontece em 1.872.

TABELA A.51 – Percentagem de Escravos em Relação a População em 1.872 dos Municípios do Planalto da Bocaina.

Município	(%)
Bananal	53
São José do Barreiro	44
Areias	33

Fonte: Monbeig (1.984)

Além deste extenso contingente escravo, a produção cafeeira torna o vale do Paraíba um pólo de atração populacional, para onde migram litorâneos, mineiros e portugueses:

"Com a introdução do café, a atração da nova cultura fez com que o vale do Paraíba fosse sendo densamente ocupado, graças às constantes levas de população que para aí se dirigiam, especialmente das Gerais — centro de repulsão demográfica, desde a decadência da mineração — e do litoral, desde São Sebastião até Angra dos Reis. Em menor escala, recebeu também contribuição da área fluminense do Paraíba — onde o café alcançava menor produtividade — das áreas do sopé ocidental da Mantiqueira, especialmente Mogi Mirim e Mogi Guaçu, onde o ciclo do açúcar não encontrara, ainda, pleno desenvolvimento, tendo sido aí mais retardado e também em outras áreas do estado (Sorocaba, Itú, Jundiaí, Nazaré Paulista). Isto sem falar nos lusitanos, de Portugal ou ilhéus, que para aí afluíram em proporções quase equivalentes as dos mineiros". (Müller, 1.969)

➤ **As Novas Tecnologias e os Meios de Transportes**

O vale do Paraíba do Sul, sendo o centro mais importante da lavoura cafeeira, detêm o papel de condensador de populações e de riquezas canalizadas para o porto do Rio de Janeiro. Esta lavoura é responsável pela formação de boa parte da rede urbana do vale do Paraíba — fluminense e paulista — e do sul de Minas, bem como pela expansão da rede urbana para o oeste paulista e o norte paranaense. Este estímulo se estende aos portos da região. Os portos do litoral norte paulista — Ubatuba e São Sebastião — tomam um impulso logo amortecido pela canalização da produção cafeeira para o porto de Santos.

"Na segunda metade do século XIX apareceram as carroças que também obedeciam a toda uma série de posturas municipais.

Certas fazendas, dada a proximidade de vias navegáveis, chegaram a utilizar-se também de barcos para o transporte do café. Assim, no litoral do estado do Rio as faluas (barcos a vela), canoas e batelões, traziam o café de pontos terminais para as tropas que desciam o altiplano. Esse sistema de transporte atingia ainda Mangaratiba, Angra dos Reis, Jurumirim, Ubatuba, São Sebastião, (...), etc." (Lapa, 1.983)

Por volta de 1.856, Ubatuba ocupa o segundo lugar em matéria de renda provincial, enquanto Santos o quarto. Essa situação vai se modificando entre a

década de 1.860 e 1.870, com o aumento gradual da renda da Capital e de Santos, graças ao estabelecimento do sistema ferroviário entre o porto e o interior. Todavia o Porto de Santos precisa ser dotado de condições de funcionamento para atender esta nova, contínua e crescente demanda. Em 1.886, é constituída, tardiamente segundo Pierre Monbeig, a Companhia Docas de Santos iniciando o processo de melhoria técnica. Na mesma época, as fazendas também se modernizam.

"Num momento em que não faltavam solos virgens, tinha o fazendeiro cuidados mais de industrial e negociante que de agricultor. Já se haviam abandonado os processos mais antigos: para despolar o café, bater os grãos com varas, pisá-los a golpes de pilão, ou fazê-los rolar sob as patas dos bois. O motor humano cedia lugar à força animal, depois à energia hidráulica. (...) um progresso tinha sido o 'carretão', pois que se podia colocar maiores quantidades de café numa espécie de cubas em que giravam as rodas. Um passo adiante foi dado quando, mediante um sistema de engrenagens de madeira, chegou-se a movimentar o carretão pela força das águas correntes. Pouco a pouco substituíam-se o ferro à madeira, ou nas rodas do mecanismo motor, ou pelo uso de pilões munidos de pontas férreas em vez das mós de madeira. (...) Convinha esse aparelho muito às fazendas instaladas nas regiões acidentadas e matosas das vertentes da serra do Mar, da Mantiqueira, isto é, na região do Paraíba. (...) Outra vantagem era que a construção dessas máquinas exigia gastos reduzidos, pois que havia número suficiente de escravos para abater e aparelhar as madeiras, montar a máquina e construir seu abrigo; o fazendeiro só precisava de comprar um pouco de ferro". (Monbeig, 1.984)

Podemos assinalar que uma primeira mudança tecnológica das trilhas ocorre com a adoção do carretão para a descida das sacas de café aos portos. Se com as tropas de mulas qualquer caminho era vencido, com o uso da roda obras são realizadas nestes caminhos, que além de serem alargadas sofrem calçamento em pedra. Este tipo de pavimento só é possível com o uso de mão-de-obra escrava, donde podemos concluir que é neste período, que as trilhas da região do PNSB são calçadas.

"Esses esforços mais recentes para abrir canais de escoamento do café até os portos tornaram-se por fim obsoletos com a construção de ferrovias, e já não era sem tempo: em 1.860, a exportação de café de todos os portos implicou 1,5 milhão de viagens de mula. A expectativa de vida das mulas nas regiões montanhosas era provavelmente curta, exigindo muita reposição por parte das áreas de criatório no sul. Supondo-se que cada mula era capaz de fazer 3 viagens até o litoral durante a estação da colheita, a cultura cafeeira deve ter exigido um rebanho de 500 mil animais. A alimentação desses animais implicava vasta área dedicada à forragem — a meio hectare cada, 2500 km² — no âmbito da Mata Atlântica do sudeste. Mesmo assim, não há evidências de que essas restrições tenham sido críticas, sugerindo que as plantações eram prósperas o bastante para pagar o frete que já haviam queimado tanta floresta que a disponibilidade de pastos não era problemática.

A máquina a vapor chegou na região bem antes dos primeiros trilhos ferroviários. (...) O desmatamento tornara o curso do rio Paraíba tão irregular que é difícil imaginar que barcos a vapor realmente operassem em seu curso nos anos de 1.860. (...) usava-se lenha nas caldeiras de todos esses barcos; próximo ao litoral, essa madeira era extraída dos mangues.

A verdadeira revolução nos transportes e, conseqüentemente, no relacionamento do homem com o que continuava intocado da Mata Atlântica foi a locomotiva." (Dean, 1.996)

➤ As Ferrovias

O processo de povoamento do Brasil que começa a partir do litoral vai se concentrar no I quartel do século XIX no vale do Paraíba. A Independência do Brasil e a busca de afirmação do seu *status quo* levará a constituição de mecanismos de territorialização marcados pelas novas tecnologias da Revolução Industrial, principalmente as ferrovias. Dez anos após a invenção da locomotiva a vapor por Robert Stephenson, o Regente Feijó promulga um Decreto (101 de 31/10/1.835) autorizando a concessão para construção de estradas de ferro.

"No Brasil, muito além de seu papel econômico, os defensores da ferrovia colocavam-na no papel de uma eventual conquistadora das regiões desérticas do interior do país, levando ao sertão as benesses da civilização, apresentando-se para esses homens que a idealizavam como a própria imagem do progresso no sertão." (Lessa, 1.993)

Às ferrovias paulistas tem sido atribuído por seus estudiosos o sentido econômico de expansão da frente cafeeira.

"A partir da década de 60, ou mais precisamente em 1.854, o destino do café ligar-se-á em total relação de dependência ao das ferrovias, o que durará até época relativamente recente." (Lapa, 1.983)

É interessante notar que, apesar da região do vale do Paraíba ter sido até 1.886 responsável pela maior produção de café do país, é preterida, pelos governos provinciais, nos planos de estrada de ferro combinados com a navegação interior que são propostos em 1.836, tanto para a província de São Paulo quanto para a do Rio de Janeiro. O desenvolvimento ferroviário no vale do Paraíba — onde o desenvolvimento é baseado praticamente na mão-de-obra escrava — é dificultado pela proibição da utilização de escravos nos trabalhos de construção da ferrovia (Decreto Federal 641 de 26/06/1.852). Várias medidas incentivavam o uso do trabalho livre, tais como a dispensa de servir ao Exército e à Guarda Nacional.

Os primeiros projetos de ferrovia no Brasil são frustrados, segundo o Visconde de Barbacena⁵, pela falta de vantagens financeiras e garantia de juros para os capitalistas (Coimbra, 1.974). A lei Euzébio de Queiróz ou Lei de Terras (04/08/1.850) e a 641 (26/06/1.852) modificam este quadro dando garantias governamentais e pagamento de juros para empréstimos no exterior. Apesar destas novas vantagens, o governo brasileiro toma a iniciativa de contratar a ferrovia. Depois de diversos percalços financeiros e técnicos, uma empresa é constituída por Irineu Evangelista de Souza, o Visconde de Mauá — o pioneiro na implantação de caminhos de ferro no Brasil. A estrada de ferro Rio-São Paulo é parte deste empreendimento pioneiro.

⁵ No dia 21 de outubro de 1.835, poucos dias depois de assinado o dec. 101, o Regente Feijó encarrega o então Marquês de Barbacena da missão de tentar formar, no exterior, companhias para a construção de estradas de ferro.

"Mauá projetava estabelecer uma via de comunicação entre o Rio de Janeiro e o vale do Paraíba, sendo pela navegação até o Porto de Mauá, daí em diante por via férrea até o barranco do rio Paraíba do Sul. (...)

A Estrada de Ferra São Paulo — Rio de Janeiro teve iniciada sua construção e, em 6 de janeiro de 1.875 atingia Mogi das Cruzes. Em 2 de julho de 1.876 estava pronta até Jacareí; em 1 de agosto, até São José dos Campos; em 1 de outubro até Caçapava; em dezembro até Taubaté; em 18 de janeiro de 1.877 atingiu Pindamonhangaba; em 13 de maio, Guarantiguetá e, finalmente, em 8 de julho do mesmo ano chegavam os trilhos até Cachoeira, ponto terminal da concessão. Esta estrada apresentou saldos, desde o ano de 1.877, até o fim do Império." (Coimbra, 1.974)

➤ **Areias e Bananal: um Ramal Ferroviário**

A região do planalto da Bocaina, principalmente Bananal, Areias e São José do Barreiro, apesar de serem importantes localidades produtoras de café, são preteridas do traçado inicial da ferrovia. Os fazendeiros da região decidem construir um ramal que estabelecesse a ligação a linha tronco São Paulo-Rio de Janeiro. Em 1.880, é constituída a Estrada de Ferra Bananal, que chega em outubro de 1.888 a cidade de Bananal. A 01 de janeiro de 1.889, inaugura-se o ramal ferroviário viabilizando o tráfego de carga e passageiros provisoriamente, pois a Estação de Ferro importada da Bélgica não havia sido montada.

"ESTRADA DE FERRO DE ARÊAS A REZENDE - Importante ramal que se destaca da de D. Pedro II, passa pela cidade de Rezende, por Santana dos Tócos penetra na Província de São Paulo onde tem de receber a produção dos territórios cafezistas de Barreiros, Bananal, Arêas, e cereaes de Campos Novos. Esta estrada dará fácil transporte para os campos da Serra da Bocaina, tanto afamados pela pureza de suas águas e ameno clima, e muito acreditado para as doenças de pulmão.

(...) Sua extensão atingirá 66 km." (Godoy, 1.978)

➤ **Os Impactos na Mata Atlântica: da Mula ao Cavalo de Ferro**

"A ferrovia foi um imenso avanço na paisagem desembaraçada de quaisquer rastros além dos pés humanos e cascos de gado e montaria. Embora estes tivessem necessariamente evitado caminhos dentro da floresta, a locomotiva era indiferente: procurava apenas os declives mais planos e os traçados mais diretos ; a derrubada de florestas eram uma despesa menor. A Mata Atlântica estava, pois, diretamente na trilha do que era tomado como progresso no século XIX. As pressões que as imensas tropas de mulas colocavam aos pastos agora eram um pouco aliviadas. A derrubada de florestas, porém, se aceleraria agora que este instrumento de penetração da fronteira se tornara acessível. As plantações de uma certa idade perdiam seu valor mais depressa, na medida em que os custos mais baixos de transporte elevavam o valor especulativo das melhores terras de café, situadas além do horizonte. A fronteira iria ser impelida para mais longe a um ritmo mais veloz que nunca, já que se tornava possível o acesso aos portos. As ferrovias fariam suas próprias demandas à floresta, porque exigiam grandes quantidades de dormentes, para os quais se preferiam as madeiras de lei da floresta primária. Embora as vias férreas que corriam para os portos queimassem carvão importado, as do interior normalmente queimavam lenha. O corte de lenha tornou-se, portanto, uma boa oportunidade econômica para proprietários de terra ao longo das vias." (Dean, 1.996)

Warren Dean dando continuidade à questão do impacto da ferrovia sobre a Mata Atlântica destaca também um trecho de Gustavo Schuch de Capanema que em 1.858, no auge da euforia com as construções ferroviárias advertia:

"Nossas ferrovias, em vez de nos serem úteis, passarão a ser prejudiciais. Em volta de nossa Capital nada vemos além de montanhas cobertas por capoeiras; suas florestas primevas desapareceram e assim também as fazendas que as substituíram: hoje a terra esta exaurida e improdutiva, e quem quer que deseje boas colheitas viaja longe para encontrar terras virgens. Os cafezais próximo ao litoral, que há vinte anos eram lucrativos, são hoje desprezados, e nem outro ali cultivado; apenas no planalto a produção é excelente, mas dentro de poucos anos será necessário ali também abandonar o solo cansado, para buscar uma zona fértil mais remota, de sorte que as linhas férreas terão de atravessar muitas léguas de terreno de pousio para encontrar carregamento apenas em sua extremidade e para ligar centros de população que serão, por sua vez, abandonados quando a ferrovia se estender para além deles, e deixarem de ser os empórios de uma região cultivada" (Dean, 1.996)

➤ A Decadência

O café do vale da Paraíba, que no auge de sua produção, em meados do século XIX, chega a representar 88% da produção nacional adentra o século XX em franco decréscimo em relação às novas frentes cafeeiras do oeste representado 4% em 1.920. Este quadro de decadência repercute nas cidades da região, sendo descrita com propriedade por Monteiro Lobato, na sua crônica Cidades Mortas:

"A quem em nossa terra percorre tais e tais zonas, vivas outróra, hoje mortas, ou em via disso, tolhidas de insanavel caquexia, uma verdade, que é um desconsolo, ressurre de tantas ruínas: nosso progresso é nomade e sujeito a paralisias subitas. Radica-se mal. Conjugado a um grupo de fatores sempre os mesmos, reflue com eles duma região para outra. Não emite peão. Progresso de cigano, vive acampado. Emigra, deixando atrás de si um rastilho de taperas. A uberdade nativa do solo é o fator que condiciona. Mal a uberdade se esvai, pela reiterada sucção de uma seiva não recomposta, como no velho mundo, pelo adubo, o desenvolvimento da zona esmorece, foge dela o capital — e com ele os homens fortes, aptos para o trabalho. E lentamente cai a tapera nas almas e nas coisas.

Em S. Paulo temos perfeito exemplo disso na depressão profunda que entorpece boa parte do chamado Norte.

Ali tudo foi, nada é. Não se conjugam verbos no presente. Tudo é preterito.

Um as tantas cidades moribundas arrastam um viver decrepito, gasto em chorar na mesquinhez de hoje as saudosas grandezas de dantes.

Pelas ruas ermas, onde o transeunte é raro, não matracoleja sequer uma carroça; de ha muito, em matéria de rodas, se voltou aos rodízios desse rechinante símbolo do viver colonial — o carro de boi. Erguem-se por ali soberbos casarões apalaçados, de dois e três andares, sólidos como fortalezas, tudo pedra, cal e cabiuna; casarões que lembram ossaturas de megaterios donde as carnes, o sangue, a vida, para sempre refugiram.

Vivem dentro, mesquinhamente, vergonteadas mortijas de famílias fidalgas, de boa prosapia, entroncada na nobiliarquia lusitana. Pelos salões vazios, cujos frisos dourados se recobrem da patina dos anos e cujo estuque, lagarteando de fendas, esboroa à força de goteiras, paira o bafio da morte. Ha nas paredes quadros antigos, 'crayons', figurando efígies de capitães-mores de barba em colar. Ha sobre os aparadores Luis XV bronzeos candelabros de dezoito velas, esverdeados de azinhavre. Mas nem se acendem as velas, nem se guardam os nomes dos enquadrados — e por tudo se agruma o bolor rancido da velhice.

São os palácios mortos da cidade morta.

Avultam em numero, nas ruas centrais, casas sem janelas, só portas, tres e quatro: antigos armazéns hoje fechados, porque o comércio desertou também. Em certa praça vazia, vestígios vagos de 'monumento' de vulto: o antigo teatro — um teatro onde já ressoou a voz da Rosina Stolze, da Candiani ...

Não há na cidade exangue nem pedreiros, nem carapinas; fizeram-se estes remendões; aqueles, meros demolidores — tanto vai da ultima construção. A tarefa se lhes resume em esperar muros que deitam ventres, escorar paredes rachadas e remenda-las mal a mal. Um dia metem abaixo as telhas: sempre vale trinta mil réis o milheiro — e fica á inclemência do tempo o encargo de aluir o resto.

Os ricos são dois ou tres forretas, coroneis da Biosa, com cem apolices a render no Rio; e os sinecuristas acarrapatados ao orçamento: juiz, coletor, delegado. O resto é a 'mob': velhos mestiços de miseravel descendencia, roídos de opilação e alcool; familias decaídas, a viverem misteriosamente umas, outras á custa do cioso que migrou. 'Bôa gente', que vive de aparas.

Da geração nova, os rapazes debandam cedo, quasi meninos ainda; só ficam as moças — sempre fincadas de cotovelos á janela, negaceando um marido que é um mito em terra assim, donde os casadouros fogem. Pescam, ás vezes, as mais jeitosas, o seu promotorzinho, o seu delegadozinho de carreira — e o caso vira prodigioso acontecimento historico, criador de lendas.

Toda a ligação com o mundo se resume no cordão umbilical do correio — magro estafeta bifurcado em ponteagudas eguas pisadas, em eterno ir e vir com duas malas postais á garupa, murchas como figo secos.

Até o ar é proprio; não vibram nele fonfons de auto, nem cornetas de bicicletas, nem campainhas de carroça, nem pregões de italianos, nem tem-tens de sorveteiros, nem plás-plás de mascates sírios. Só os velhos sons coloniais — o sino, o chilreio das andorinhas na torre da igreja, o rechino dos carros de boi, o cincerro de tropas raras, o taralhar das baitacas que em bando rumoros cruzam e recruzam o céu.

Isso, nas cidades. No campo não é menor a desolação. Leguas a fio se sucedem de morraria aspera, onde reinam soberanos a sauva e seus aliados, o sapé e a samambaia. Por ela passou o Café, como um Atila. Toda seiva foi bebida e, sob foram de grão, ensacada e mandada para fóra. Mas do ouro que veio em troca nem uma onça permaneceu ali, empregada em restaurar o torrão. Transfiltrou-se para o Oeste, na avidez de novos assaltos á virgindade da terra nova; ou se transfez nos palacetes em ruina; ou reentrou na circulação europeia por mão de herdeiros dissipados.

Á mãe fecunda que o produziu nada coube; por isso ressentida, vinga-se agora, enclausurando-se numa esterilidade feroz. E o deserto lentamente retoma as posições perdidas.

Raro é o casebre de palha que fumea e entremostra em redor o quartelzinho de cana, a rocinha de mandioca. Na mór parte os escassíssimos existentes, descolmados pelas ventanias, esburaquentos, afestoam-se do melão de São Caetano — a hera rustica das nossas ruínas.

As fazendas são Escoriais de soberbo aspecto vistas de longe, entristecedoras quando se lhes chega ao pé. Ladeando a Casa Grande, senzalas vazias e terreiros de pedra com viçosas guanxumas nos interstícios. O dono está ausente. Mora no Rio, em São Paulo, na Europa. Cafezais extintos. Agregados dispersos. Subsistem unicamente, como lagartixas na pedra, um pugilo de caboclos opilados, de esclerótica biliosa, inermes, incapazes de fecundar a terra, incapazes de abandonar a querência, verdadeiros vegetais de carne que não florescem nem frutificam — a fauna cadaverica de última fase a roer os derradeiros capões de café escondidos nos grotões.

— Aqui foi o Breves. Colhia oitenta mil arrobas!...

A gente olha assombrada na direção que o dedo cicerone aponta. Nada mais!... A mesma morraria nua, a mesma sauva, o mesmo sapé de sempre. De banda a banda, o deserto — o tremendo deserto que o Atila Café criou.

Outras vezes o viajante lobriga ao longe, rente ao caminho, uma ave branca pousada no topo dum espeque. Aproxima-se de vagar ao chouto ritmico do cavalo; a ave exquisita não dá sinais de vida; permanece imóvel. Chega-se inda mais, franze a testa, apura a vista. Não é ave, é um objeto de louça ... O progresso cigano, quando um dia levantou acampamento dali, rumo Oeste, esqueceu de levar consigo aquele isolador de fios telegráficos ... E lá ficará ele, atestando mudamente uma grandeza morta, até que decorram os muitos decênios necessários para que a ruína consuma o rijo poste de 'candeia' ao qual o amarraram um dia — no tempo feliz em que Ribeirão Preto era ali..." (Lobato, 1.959)

A decadência na região do PNSB atinge também a zona litorânea. No início da era cafeeira a região mantém o seu papel de intermediária entre as zonas de produção e o mercado consumidor: Paraty, ao reforçar seu intercâmbio com a Corte, vê sua área urbana prosperar, no começo do século XIX, com a remodelação do Forte Defensor Perpétuo e a construção de novos sobrados, mercado novo, escolas, a Igreja de Nossa Senhora das Dores, a Santa Casa de Misericórdia, o chafariz, cemitério novo, cadeia e uma nova Casa da Câmara, pois é elevada a cidade em 1.844. Afastada das grandes linhas de intercâmbio comercial com a construção da ferrovia, Paraty tem sua população reduzida de 12.000 habitantes em 1.856 para menos de 4.000 ao final do século XIX.

➤ **Cultura Caipira: Impactos de sua Tradição**

Esta mesma decadência preserva a região como uma área cultural caipira, nas palavras de Darcy Ribeiro:

"(...) toda economia da vasta população do centro-sul entra em estagnação. Mergulha em uma cultura de pobreza, reencarnando formas de vida arcaica dos velhos paulistas que se mantinham em latência, prontas a ressurgir com uma

do sistema produtivo. A população se dispersa e se sedentariza, esforçando-se por atingir níveis mínimos de satisfação de suas necessidades.

O equilíbrio é alcançado numa variante da cultura brasileira rústica que se cristaliza como a 'área cultural caipira'. É um novo modo de vida que se difunde paulatinamente a partir das antigas áreas de mineração e dos núcleos ancilares de produção artesanal e mantimentos que a supriam de manufaturas, de animais de serviço e de outros bens. Acaba por esparramar-se, falando afinal a língua portuguesa, por toda a área florestal e campos naturais do centro-sul do país, desde São Paulo, Espírito Santo e Estado do Rio de Janeiro, na costa, até Minas Gerais e Mato Grosso, estendendo-se ainda sobre áreas vizinhas do Paraná. Desse modo, a antiga área de correrias dos paulistas velhos na preia de índios e na busca de ouro se transforma numa vasta região de cultura caipira, ocupada por uma população extremamente dispersa e desarticulada." (Ribeiro, 1.995)

No início do século XX esta região fica à margem da jovem República brasileira. Ela só volta à baila com todos os seus problemas com a polêmica crônica de Monteiro Lobato, Jeca-Tatu, em 1.914, na qual descreve o caipira da região como indolente, contrastando com a figura heróica do bandeirante. Em seu livro Urupês, Monteiro Lobato, então fazendeiro daquela região, protestava contra as queimadas feitas pelos caboclos para abrir o roçado de feijão, milho e arroz. O escritor, ao culpar o Jeca e se referir ao processo de marginalização no qual mergulha a região após o apogeu do café, acaba culpando a vítima, o caboclo preterido como mão-de-obra em função da imigração européia para o Estado.

"Barreada a casa, pendurado o santo, está lavrada a sentença de morte daquela paragem.

Começam as requisições. Com a picapau o caboclo limpa a floresta das aves incautas. Pólvora e chumbo adquire-se vendendo palmitos no povoado vizinho. É esse um traço curioso da vida do caboclo e explica o seu largo dispêndio de pólvora; quando o palmito escasseia, rareiam os tiros, só a caça grande merecendo sua carga de chumbo; se o palmital se extingue, exultam as pacas: está encerrada a estação venatória.

Depois ataca a floresta. Roça e derruba, não perdoando ao mais belo pau. Árvores diante de cuja a majestosa beleza Ruskin choraria de comoção, ele as derruba, impassível, para extrair um mel-de-pau escondido num ôco.

Pronto o roçado, e chegado o tempo da queima entra em funções o isqueiro. Mas aqui o 'sarcopte' se faz raposa. Como não ignora que a lei impõe aos roçados um aceiro de dimensões suficientes à circunscrição do fogo, urde traças para iludir a lei, cocando dest'arte a insigne preguiça e a velha malignidade." (Lobato, 1.949)

Este caboclo, que mantém a destruição da Mata Atlântica mesmo no período de decadência econômica, é também responsável pela conservação da cultura popular que se configura em uma cultura caipira expressa nas festas religiosas, no tropeirismo, na culinária, em hábitos e costumes que hoje se configura como elementos importantes para a representação social da região.

➤ **Novo Impulso Desenvolvimentista: seus Impactos**

O novo sopro que atingirá a região do vale do Paraíba virá com o projeto nacional desenvolvimentista que se implanta no Brasil a partir da década de 40.

Alguns marcos deste processo traçam novas diretrizes de inserção econômica da área: a construção da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) em Volta Redonda, no médio Paraíba; a ampliação da rodovia São Paulo-Rio de Janeiro com a construção da Rodovia Presidente Dutra (atual BR 116) na década de 50 — eixo da expansão industrial entre as duas metrópoles brasileiras.

O eixo da Rodovia Dutra, que acompanha a Estrada de Ferro Central do Brasil (Pedro II, atual Rede Ferroviária Federal), se consolida como uma rede urbana tipo corredor com denso processo de industrialização próximo das suas extremidades — alto e baixo Paraíba — e praticamente ausente na região do planalto da Bocaina. O CODIVAP 1.971 aponta uma migração interna no Vale do Paraíba com grandes contingentes se dirigindo às cidades industriais⁶. Além deste processo urbano-industrial é destacado a presença de transformações nas áreas rurais com a introdução de projetos agropecuários — pequenas propriedades agrícolas com a formação da bacia leiteira do vale do Paraíba. A zona de transição do PNSB faz parte desta bacia.

Novos investimentos acontecem na década de 70: duplicação dos trechos de estrangulamento da Rodovia Dutra e a construção da Rodovia Rio-Santos (atual BR 101). Estas duas obras são definidas como prioritárias no Plano Regional do Macro-Eixo Paulista (1.978), elaborado pela Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo. Este Plano aponta para um cenário desejável de expansão da rede urbana ligada ao eixo da Dutra através da melhoria da infra-estrutura de algumas estradas da região em detrimento de outras. Há um entendimento que estradas que cortam áreas de preservação permanente devam se configurar em rotas alternativas de ligação com o litoral e de reforço do sistema viário como forma de implementar o turismo tanto na região serrana como na litorânea. A estrada Paraty-Cunha está incluída neste perfil por atravessar o PNSB.

A construção da Rodovia Rio-Santos vem atender duas demandas básicas: servir como alternativa a Rodovia Dutra e fomentar o turismo no litoral facilitando a locomoção. Esta estrada rompe com a estagnação que se instala no começo do século, acarretando grandes mudanças no uso e ocupação do solo e o crescimento do setor terciário. Paraty mantém um fraco desenvolvimento econômico, até o final da década de 60, sobrevivendo de uma parca economia de subsistência, da pesca artesanal e de pequena produção de aguardente. Tinha como via de transporte a estrada Paraty-Cunha utilizável somente durante a estação seca e a ligação com Angra dos Reis mantida por via marítima. Este cenário aponta o isolamento da região em relação ao circuito de produção e comercialização que impulsiona o desenvolvimento regional.

"Paradoxalmente, esta estagnação foi um dos fatores responsáveis, a exemplo do que ocorreu em outras cidades históricas do país, pela preservação da paisagem urbana do município, das áreas florestadas das encostas que compõem a cadeia montanhosa, das ilhas e, principalmente, do espaço edificado da sua sede, que constitui, hoje, um dos conjuntos arquitetônicos mais bem preservados do país, (...) (Prefeitura Municipal de Paraty e IBAMA, 1.992)

O litoral norte de São Paulo e a Baía de Ilha Grande passam, com a BR 101, a ser vistos como uma região de investimento de sofisticados empreendimentos

⁶ Na região do planalto da Bocaina ocorre uma emigração no período de 1.940 a 1.970, mantendo uma taxa de crescimento populacional de 11% enquanto a região do alto Paraíba cresce a uma taxa de 129%.

imobiliários tanto de segundas residências quanto de hotelaria. A recuperação e revitalização da orla envolve a concessão de alguns trechos para a iniciativa privada. É o caso do projeto Angra Orla apresentado como fator de desenvolvimento sendo, no entanto, “essencialmente um projeto arquitetônico, sem elementos de planejamento estratégico e estímulo a investimentos que seriam essenciais para o desenvolvimento turístico das cidades” (SEMA/RJ – IBAMA, 1.997). Outros exemplos na região são o Condomínio Laranjeiras e o resort São Gonçalo em Paraty.

Estes projetos são apresentados como possibilidades de gerar empregos primeiro no setor de construção e depois no setor de serviços mais gerais alavancando o setor hoteleiro. Entretanto o investimento público em infraestrutura e manutenção não são ressarcidos, inviabilizando a administração municipal. Primeiro porque há uma migração para empregos de baixa estabilidade e má remuneração, que onera os serviços de saúde local. Segundo, os usuários de Segunda residência normalmente não utilizam os serviços da região. Esta proposta de desenvolvimento foi comum nos Estados Unidos, na década de 70, e no Caribe, na década de 80, trazendo resultados decepcionantes para a economia.

" Em termos de benefícios, a maior parte dos empregos gerados por este tipo de empreendimento paga salários que variam entre R\$ 120 e R\$ 250. Conseqüentemente, a mão-de-obra que se assenta em torno destes empreendimentos demanda às prefeituras locais escolas, postos de saúde e infraestrutura de saneamento. De acordo com o empreendedor da Ponta da Jurubaíba, o empreendimento gerará uma arrecadação municipal anual da ordem de R\$1 milhão, considerando-se 4.800 imigrantes, chega-se a razão de R\$ 208 por imigrante por ano, valor insuficiente para o atendimento básico a esse novo contingente de população, principalmente da coleta e do tratamento do lixo e do esgoto sanitário.

Assim, o resultado desse e dos outros empreendimentos será a região ocupada por resorts e vilas-dormitório pobres e desordenados. De fato, isso já ocorreu em Paraty, cujas as finanças municipais sofrem perpétuos déficits, inadimplências, não obstante os condomínios de luxo como o Condomínio Laranjeiras. Angra dos Reis esta em melhor situação graças aos ‘royalties’ recebidos da Petrobrás, que respondem por 53% da arrecadação municipal e viabilizam o fornecimento de saúde, educação, iluminação pública, etc., à mão-de-obra de empreendimentos como Porto Galo, Hotel do Frade, e outros. O valor dos ‘royalties’ permanecem, porém, nos mesmos níveis, enquanto o número de empreendimentos e de migrantes cresce exponencialmente." (SEMA/RJ – IBAMA, 1.997)

A.5.7.3 PNSB E SUA ZONA DE AMORTECIMENTO: UMA CRONOLOGIA

Na década de 70, a criação do PNSB vem de encontro à uma demanda crescente de alguns segmentos da sociedade brasileira envolvidos com a questão ambiental. Apesar do Governo Militar não se mostrar muito interessado, ele “cede” e cria, pelo menos, através de documentos legais algumas áreas de preservação permanente.

"O Parque Nacional da Serra da Bocaina foi logo reduzido a 1.140 km² [criado inicialmente com 1.340 km²]. O Serviço de Parques [IBDF] não conseguiu garantir em seus limites 165 km² que já pertenciam a outros órgãos governamentais. No fim dos anos 80, possuía apenas 55 km² da área

declarada do parque. Embora os mapas oficiais da Bocaina ainda mostrassem uma impressionante faixa verde, a realidade era que esta continha mais de 3000 proprietários particulares, portanto títulos conflitantes, e inúmeros carvoeiros, madeireiros clandestinos e outros intrusos. A equipe de administração do parque era mínima e nenhum recurso para desapropriações apareceu." (Dean, 1.996)

Neste contexto do PNSB, planos estaduais de governo que pretendem definir cenários desejáveis para o futuro, apontam para o risco de degradação desta área:

"Na sub-região 5, litoral norte, as florestas protetoras da Serra do Mar incorporadas recentemente ao patrimônio vegetal do Estado, vinham, até então, sofrendo uma progressiva devastação, enquanto que nas planícies litorâneas a expansão urbanística desordenada, ligada ao intenso desenvolvimento turístico, tem gerado problemas ambientais, principalmente aqueles ligados à qualidade das águas das praias.

Caso mantidas as situações atuais e nenhuma intervenção seja aí efetuada, conforme já se assinalou no cenário espontâneo (6), em relação ao ano meta estabelecido para o mesmo (ano 2.000), pode-se concluir: (...) — agravamento da degradação dos remanescentes da vegetação natural, com progressiva redução de suas áreas, mesmo aquelas consideradas pela legislação em vigor como de 'preservação permanente'. Conforme ressalta o documento já citado dos cenários alternativos, 'mantido o mesmo ritmo de desmatamento e considerando-se que as áreas já definidas como Parques e Reservas sejam integralmente preservadas, pode-se concluir que no ano-meta, apenas essas últimas permanecerão cobertas por matas naturais'... nunca é demais lembrar que o Estado, que outrora possuía 80% de sua área coberta de matas tem hoje menos de 8%." (Governo do Estado de São Paulo, 1.978)

Ao longo do século XX, a região que compreende o PNSB e sua Zona de Transição sofre uma série de ações governamentais de âmbito nacional, estadual e municipais que são cronologicamente apresentadas a seguir.

1.909	O Núcleo Colonial Senador Vergueiro, composto pela Reserva Florestal da Bocaina (nunca implantada), o Campo de Fruticultura Senador Vergueiro e as colônias agrícolas, começa a ser ocupado.
1.948	Ubatuba é considerada Estância Balneária (LE163).
1.948	Cunha é considerada Estância Climática (LE182).
1.961	Junho – Florestas protetoras da vertente atlântica da Serra do Mar são criadas como um corredor de proteção (RS-ES) com o intuito de garantir a segurança das encostas de acentuada declividade, nas regiões de topografia muito acidentada e sujeita a índices pluviométricos acentuados, visando proteger o solo contra os efeitos da erosão e salvaguardar as paisagens de extraordinária beleza e inegável potencial turístico (DF50813).
1.966	Março – Converte o município de Paraty em Monumento Nacional, determinando que fossem estudados meios para assegurar a conservação dos remanescentes do patrimônio natural que garante e emoldura a Paraty histórica (DF58077).
1.971	Fevereiro – Institui o Parque Nacional da Bocaina, com uma área de 134.000ha (DF68.172), englobando as terras do Horto Florestal de Mambucaba (Fazenda da Central do Brasil, 12.228ha ⁷) e o

⁷ esta fazenda permanecia até 1.995 sob domínio da Rede Ferroviária Federal S/A

	Núcleo Colonial Senador Vergueiro, além de terras devolutas nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro e propriedades particulares.
1.971	Institui o Parque Nacional da Serra da Bocaina (LF88.171).
1.971	Junho – É criado o Parque Estadual da Ilha Grande com aproximadamente 5500ha (DE15.273/71, DE16.067/73, DE2.061/78 e DE2.062/78-RJ), sendo administrado pelo IEF/RJ.
1.972	Junho - DF68172/71 é modificado alterando o espaço do PNSB: a localização, por solicitação do IPHA, do município de Bananal e São José do Barreiro para o de Paraty; e a área para 110.000ha (DF70.694), cujos limites definidos são imprecisos por utilizar cotas com marcação e as copas das árvores. Essa alteração diminui a tensão social ao retirar quase 9.000 habitantes da região de dentro do PNSB e incorpora uma região do município de Ubatuba em boa condição de conservação ambiental. Entretanto deixa sem proteção as nascentes do rio Mambucaba — a mais importante bacia hidrográfica do PNSB (Pádua e Coimbra Filho, 1.979). Até o momento, só 27% da área pertence à União.
1.972	Agosto - A região do PNSB é declarada zona prioritária para reforma agrária, pretendia-se facilitar a sua efetiva implantação, entretanto caduca o prazo sem ser implementada nenhuma ação de desapropriação (DF70986).
1.972	Março – Termo de Cessão de Terras sob domínio do INCRA para o IBDF é decretado (DF70237), transferindo as terras do Campo de Fruticultura Senador Vergueiro, um total de 8680ha pertencentes as Fazendas: do Lageado, das Garrafas, da Entrada, das Posses e Pedra Azul. Das 79 pessoas cadastradas nesta localidade, somente 04 famílias foram indenizadas até 1.976.
1.972	Novembro - É criado o Parque Estadual Parati-Mirim (Paraty) (DE15.927 e LE7220/73-RJ), que se situa na zona de transição do PNSB.
1.974	Fevereiro - A região do PNSB é decretada como de interesse social (DF73699) em mais uma tentativa para que novas ações de desapropriação ocorram, mas o prazo estipulado caduca.
1.976	Novembro – O Parque Estadual Parati-Mirim recebe a denominação de Área Estadual de Lazer de Parati-Mirim (Paraty) com 1.747ha (DE996), sendo incorporada, por doação, ao patrimônio da TurisRio.
1.976/77	Levantamento Cadastral dos Ocupantes do PNSB é realizado, sendo avaliado 422 ocupações. Na ocasião, são adquiridas por compra fazendas nos municípios de São José do Barreiro, Angra dos Reis e Paraty, perfazendo um total de 25.655ha ⁸ .
1.977	É criado o Parque Estadual da Serra do Mar (SP) com 315.390,69ha (DE10251-SP), sob a administração do IF/DRPE-SP. Possui um núcleo totalmente contido no PNSB — Núcleo Pinciguaba (Ubatuba) com 85026,48ha (10% da área adquirida), um núcleo parcialmente dentro do PNSB e parcialmente na zona de transição — Núcleo Cunha/Indaiá com 9058,06ha (100% da área adquirida) e um núcleo parcialmente na zona de transição — Núcleo Santa Virgínia com 13385,83ha (100% adquirida).

⁸ Esse é “um total teórico, uma vez que a Fazenda Guebetiba [em Paraty, 18.214ha], adquirida diretamente pela administração central do IBDF, tem mais de 2/3 fora dos limites do PNSB, sendo que 1/3 de sua superfície, de acordo com a documentação fornecida pelo outorgante vendedor, fica inserida no Oceano Atlântico” (Faleiros, 1.987)

	O Núcleo Picinguaba, que corresponde a área marítima das 2 UCs — PNSB e Parque Estadual da Serra do Mar, foi escolhida como área-piloto do Projeto Adote um Parque dentro do PROBIO/SP e da Reserva da Biosfera, além disso é área prioritária para pesquisa de biodiversidade para o CNPq.
1.977	Outubro - É reeditado o DF73699/74 com ampliação de prazo para 5 anos (DF80.113), caduca sem que o processo de desapropriação da região do PNSB tenha sido concluído.
1.982	Medidas de proteção e recuperação da Bacia Hidrográfica do Paraíba do Sul são estabelecidas (DF87.561), assegurando tutela especial para parte da região do PNSB e seu entorno ao declarar APAs e/ou unidades de conservação ecológica as áreas de proteção de mananciais, encostas e cumeadas.
1.983	É criada a Área de Proteção Ambiental de Silveiras com 42.700ha (DE20.957 e LE4100/84) sob a administração da CPLA/SMA/SP. Esta área pertence a zona de transição do PNSB.
1.983	Março – O Núcleo Caiçara Picinguaba é tombado pelo Estado de São Paulo (Resolução SC07).
1.983	Dezembro – É criada a Área de Proteção Ambiental Federal de Cairuçu (Paraty) com 33.800ha (DF89.242) e contem partes do PNSB, Estação Ecológica Federal dos Tamoios, Área Estadual de Lazer de Parati-Mirim). Sofre impactos com a pesca predatória, extração de palmito, caça ilegal, aterros de espelho d'água e de maguezais, invasões e ocupações irregulares, além de desmatamento causado pela BR101 e cultivo de banana. Esta APA é considerada estratégica para a conservação da biodiversidade, pois constitui um corredor ecológico entre as matas primárias da Reserva Ecológica Estadual de Joatinga, o PNSB e o Parque Estadual da Serra do Mar (SP).
1.983/84	É realizado o primeiro mapeamento fundiário na área de sobreposição do PNSB com o Parque Estadual da Serra do Mar (SP) pelo Grupo da Terra-SUDELPA/SP.
1.984	É criada a Área de Proteção Ambiental da Serra do Mar com 488.864,86ha (DFs22.717, 28.347 e 28.348) sob a administração do IBAMA.
1.985	A Serra do Mar é tombada pelo Estado de São Paulo (ResoluçãoSC40).
1.985	Dezembro – As localidades Ponta da Trindade, Ponta da Fazenda e Enseada do Sono (Paraty) são tombadas pelo Estado do Rio de Janeiro (ET-DORJ), sendo administrado pelo INEPAC. Estas localidades sofrem impactos por ocupação irregular, aterramento de manguezais e desmatamento.
1.986	Dezembro – É criada a Área de Proteção Ambiental Estadual de Tamoios (Angra dos Reis) (DE9452-RJ) com 90.000ha, sendo administrada pela FEEMA. Sofre impactos com a pesca predatória, disposição inadequada de resíduos e desmatamento.
1.987	É criada a Reserva Indígena Boa Vista do Promirim (Ubatuba) (DF10.251).
1.987	É criada a Estação Ecológica Estadual de Bananal com 884ha (DE26.890), sendo administrada pelo IF/DPRE-SP. Possui 100% da área adquirida.
1.987	Bananal é considerada Estação Turística (LE5519).
1.988	Outubro, 05 – A Mata Atlântica é considerada, pela Constituição Federal, patrimônio nacional e “sua utilização far-se-á, na forma da lei, dentro de condições que assegurem a preservação do meio

	ambiente, inclusive quanto ao uso dos recursos naturais” (art.225, #4).
1.990	Janeiro – É criada a Estação Ecológica Federal de Tamoios (Angra dos Reis) com 700 ha (DF98.864). Está contida nas partes insulares da APA Estadual de Tamoios. Sofre impactos pela pesca predatória, disposição inadequada de resíduos e desmatamento.
1.990/93	Novo mapeamento fundiário é realizado na área de sobreposição do PNSB com o Parque Estadual da Serra do Mar (SP) pela Equipe Norte da DRPE-IF/SP.
1.991	Outubro - É criada a Reserva Ecológica de Joatinga (Paraty) com 7.000 ha (LE1.859-RJ) sendo administrada pelo IEF/RJ. Está totalmente inserida na APA de Cairuçu. Sofre impactos pela caça ilegal, desmatamentos principalmente para plantio de banana e extração de palmito.
1.992	Outubro, 08 – Região de Mata Atlântica é reconhecida como Reserva da Biosfera pela Unesco e inclui toda a área do PNSB.
1.993	O corte, exploração e supressão de vegetação primária ou nos estágios avançados e médio de regeneração da mata atlântica são disciplinados (DF750 e Resolução CONAMA 02).
1.993	Os parâmetros básicos para análise dos estágios de sucessão da mata atlântica são estabelecidos (Resolução CONAMA10).
1.994	A vegetação primária e secundária nos estágios inicial, médio e avançado de regeneração da mata atlântica do estado de São Paulo são definidas (Resolução CONAMA 01).
1.994	Março – É criada a Reserva Indígena Guarani do Bracuí (Angra dos Reis) com 2.127ha (PM151).
1.994	Junho - É criada a Reserva Indígena Parati-Mirim (Paraty) com 79 ha (PM437).
1.994	Julho - É criada a Reserva Indígena Guarani-Araponga (Paraty) com 213 ha (PM494).
1.996	A atualização do cadastramento e do mapeamento da área de sobreposição do PNSB com o Parque Estadual da Serra do Mar (SP) passa a ser responsabilidade do Instituto de Terras do Estado de São Paulo.
1.998	As exigências para edificação na área tombada da Praia de Picinguaba é disciplinada no Plano Diretor Físico do Município de Ubatuba (LM1711, que modifica o art.24 da LM711/84), sem prescindir da aprovação do CONDEPHAAT para obtenção de alvará de construção.
1.999	Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) esta em fase final de aprovação pelo Senado. Quando for instituído facilitaria a otimização dos esforços de todos os níveis do Estado (federal, estadual e municipal) para implementação de ações de preservação/conservação das áreas de relevância histórica natural e social da região do PNSB (PL2892).
1.999	Maior - Tombamento dos remanescentes do Quilombo de Campinho (Paraty) com 270ha, onde habitam 87 famílias.
(*)	É tombada pelo Estado de São Paulo a Serra do Mar (*), ficando sob a responsabilidade do CONDEPHAAT/SP.
(*)	São tombadas as Ilhas do Litoral Paulista (*), ficando sob a responsabilidade do CONDEPHAAT/SP.
(*)	É criada a APA municipal da Baía de Paraty e Saco do Mananguá compreendendo as ilhas, sob a administração da Secretaria Municipal de Meio Ambiente.
(*)	É criada a Área de Lazer Paraty-Cunha sob a administração da

	TurisRio.
--	-----------

(*) - Não se conseguiram informações sobre os documentos legais

Como evidenciado, são muitos os documentos legais criados a partir da década de 60 que propõem, de formas diferenciadas, proteger as diferentes formações de Mata Atlântica. Esses documentos, no entanto, não tem a preocupação da não sobreposição de áreas e competências. Assim, sobre uma mesma porção de terreno incidem diferentes regras e competências para a proteção. O mapa da Figura 5.4.1 aponta o Parque como um exemplo dessa observação. Mesmo considerando-se como regra o documento mais rígido ou de maior ordem (federal-estadual-municipal/lei-decreto) esse *status quo* gera grandes conflitos junto as comunidades, que passam a ter dificuldades em entender o que, onde, a partir de quando e porque não devem atuar sobre o meio de determinadas maneiras.

➤ **Legislação Ambiental Pertinente**

Além das áreas legalmente protegidas, existe um conjunto de documentos legais que incidem de maneira geral sobre áreas de preservação permanente e/ou sobre recursos naturais que são relevantes para o presente Plano de Manejo.

➤ **À Guisa de Conclusão**

A região em que está inserido o PNSB guarda em sua paisagem a memória de todas as políticas que marcaram o desenvolvimento do centro-sul brasileiro nos últimos 500 anos. Como um museu vivo e dinâmico é palco e agente na formação da psicologia bandeirante⁹ e da cultura caipira. Se hoje reconhecemos as conseqüências impactantes ao ambiente desses “espíritos empreendedores”, também lhes “devemos” a expansão do território brasileiro.

Por aqui passam todas as ondas econômicas da Coroa Portuguesa e do Império deixando suas marcas. Ao modificar a paisagem, cria novas: umas de caras lembranças como a consolidação de vilas com seus casarios, outras de tristes recordações como as senzalas onde as condições eram sub-humanas. Para a República sua importância não é menor, ficando no eixo das duas metrópoles nacionais, políticas são propostas para a região. Primeiro como importante área de salubridade — algumas cidades situadas no planalto são definidas como estações climatéricas, depois elevadas a estâncias climáticas e turísticas, como Cunha e Bananal. Na seqüência, a orla marítima é resgatada como pólo turístico. Esta região se mantém conservada até a década de 70, pois a construção do eixo ferroviário Rio de Janeiro-São Paulo e dos eixos rodoviários da Dutra e da Rio-Santos, onde acontece uma violenta e acelerada ação antrópica, motivada pela valorização das terras, passa ao largo da área do PNSB.

⁹ “Diz-se tudo de um homem, quando se diz que ele é um verdadeiro bandeirante. Levemos em conta essa ênfase bem latina e não nos espante essa promoção indireta e póstuma do bandeirante a colonizador. No dinamismo do fazendeiro-pioneiro, a massa popular encontra a lembrança da legenda do bandeirismo: a penetração pelo sertão adentro, o engrandecimento de São Paulo e do Brasil. Nos heróis de outrora, como no grande homem do momento, admira-se a mesma temeridade, a mesma sede de aventura, a mesma paixão pela riqueza. Perpetua uma tradição aquela que ‘abre’ uma fazenda e sua ação direta suscita vocações. (...) Uma espécie de fascínio exerce sobre os espíritos a presença de terras desocupadas. Ao mesmo tempo, essa circunstância provoca o desinteresse: se as coisas não vão bem, se a terra fatiga, se os preços descambam, simples é o remédio, pois que basta partir para mais longe; os fartos rendimentos dos primeiros anos de cultura, num solo pela primeira vez arroteado, compensarão as fadigas, normalizando a situação. A sede do ganho rápido mantém-se continuamente desperta, por causa da facilidade de encontrar um solo virgem e altamente produtivo.” (Monbeig, 1.984)

Quando a conservação da natureza torna-se objeto de políticas públicas, a região da Bocaina é palco das primeiras ações com a criação do PNSB bem como de outras formas de unidades de conservação. Tal região é também objeto de organismos internacionais: a UNESCO a insere dentro da sua Reserva da Biosfera para preservação da Mata Atlântica, enquanto a IUCN propõe a criação do Corredor Biológico da Serra do Mar, que se estende do Parque Estadual da Serra do Mar (SP) até a APA de Mangaratiba (RJ).

Este afã recente de resgate de tão importante meio histórico merece uma política de gestão, que ao definir o plano de manejo de seu parque também inicie um processo de integração e compartilhamento de responsabilidades com todos os agentes sociais, quer poder público ou não, para a consolidação do planejamento ambiental estratégico da região de influência direta do Parque Nacional da Serra da Bocaina — de Ubatuba a Angra dos Reis, de Paraty a Guaratinguetá.